

Modernes... dans les années 1920

LES OCEM RA DU PLM

Les voitures à rivets apparents étudiées par l'OCEM constituent une très grande famille. Quasiment toutes les compagnies françaises en sont dotées à partir de 1924. A l'occasion de la sortie des modèles Models World, il est utile de réviser nos classiques.

Texte : Yann Baude, d'après Aurélien Prévot



Coll. C. Schinabel

Belle composition pour ce rapide du PLM en direction de Lyon, Pacific en tête, suivie d'un fourgon à bogies, puis de voitures OCEM RA (rampe de Blaisy-Bas, fin des années 40)

Y. Broncard



En 1964, la BB 67001 toute neuve assure un train d'essai, voiture type B9 en tête.

En 1921, les Réseaux de l'État, du Paris-Orléans, du PLM et de l'Alsace-Lorraine créent l'OCEM (Office central d'études de matériel de chemins de fer). L'objectif est d'unifier le matériel roulant par adoption de plans communs, de manière à abaisser les coûts d'acquisition et de maintenance, tout en faisant appel à de nombreux constructeurs différents, pour favoriser l'emploi et accélérer les livraisons. L'OCEM, en plus de locomotives et wagons, étudie bien sûr des voitures. Le Nord et l'Est, qui ne rejoindront l'OCEM que plus tard, créent leurs propres types de voitures. Les autres réseaux n'hésitent toutefois pas à faire construire en parallèle les leurs : les Bacalan (PLM et P.O) ou les voitures dites « Saucisson » de l'État.

Des caractéristiques communes

Les premières voitures OCEM à rivets apparents sont des voitures à caisse courte : la première produite est une A3B5, un prototype destiné au Midi, suivent des B8, C9 et C4D (voir tableau). Peu après, à partir de 1926, l'Etat et le PLM souhaitent disposer de voitures plus spacieuses, et l'étude conduit à allonger le porte-à-faux pour obtenir les voitures à caisse longue, de type A8 et B9. Les OCEM RA des différentes compagnies se différencient par des points de détail : aérateurs et, surtout, coffres sous caisse. À partir de 1930, l'OCEM étudie de nouvelles



Coll. C. Schnabel

Hiver 1953 à Dijon. La BB 9003 tracte une rame vers Lyon. Le fourgon est un modèle PLM à trois essieux modernisé.

voitures à panneaux lisses, le principe des rivets apparents, plus fragiles et moins esthétiques n'étant pas reconduit.

40 voitures de première classe au PLM

De type A8 à rivets apparents, elles sont livrées au PLM en 1929. Mesurant 23,37 m de long (hors tampons), ces voitures sont immatriculées A8yfi 531 à 570. Entre 1937 et 1939, quatre voitures sont carénées pour emploi au sein du train aérodynamique de la compagnie. Le carénage est ensuite déposé durant la guerre. Après la Seconde Guerre mondiale, le programme d'électrifications du Sud-Est implique le démontage des échelles d'accès aux toitures, et l'installation du

chauffage électrique (avec montage de coffres spécifiques sous le châssis). Au début des années 1950, les voitures sont modernisées, avec de nouveaux aménagements intérieurs en formica, et l'installation de l'air pulsé. Elles sont alors renumérotées A8myfi 5251 à 5288, avant de recevoir l'immatriculation UIC en 1969 : A8 51 87 1847 373 à 410. Les dernières voitures sont radiées au Sud-Est en 1980. ►►

BIBLIOGRAPHIE

Ferrovissime n° 98 (A8)
Ferrovissime n° 99 (B9)
Site internet DocRail



Nouvelle vie peu glorieuse, à Clermont-Ferrand, pour cette A8.

LES DIFFÉRENTS TYPES DE VOITURES OCEM RA (DE JOUR)

TYPE	ANNÉE	AL	ÉTAT	MIDI	PLM	TOTAL	TYPE SNCF	MODÈLE HO
A3B5	1924-30			41	31	72		REE
A8	1929-31			20	40	60	A8	MW + R37
B9	1927-29			20	100	170	B9	MW +R37
C9	1925-28	20	120		110	250		REE
C10	1927-29				150	150	B10	REE
C4D	1927-31	20	30		55	105	B4D	REE

Les B9 du PLM

Livrées entre 1927 et 1929 au PLM, et immatriculées dans la série B9yfi 5501 à 600, les voitures B9 RA du PLM se distinguent des voitures de l'État par la présence sous le châssis de coffres à batteries spécifiques au PLM. En 1932, deux voitures sont transformées pour servir sur les trains carénés, avec adjonction d'un compartiment à bagages qui les fait devenir des B4D. Du fait du développement de l'électrification au Sud-Est, les 82 voitures rescapées du conflit sont équipées d'une ligne 1500 V, à l'occasion de la première modernisation des années 1940 et de l'électrification de l'artère impériale. Une partie du parc reçoit un chauffage par air pulsé (AP), ce qui se remarque nettement sous le châssis avec ajout d'un groupe motoventilateur, de coffres avec réchauffeur d'air vapeur et électrique à contacteurs et de gaines de distribution d'air en couloir et compartiments. Le coffre à batteries PLM d'origine change aussi de

place à cette occasion. Certaines voitures ainsi modifiées entrent dans la composition du Mistral 1952, et sont remorquées par des CC 7100, déjà équipées de la plaque frontale Mistral. Les B9 sont accompagnées, pour la première classe, par des A8 OCEM RA, mais aussi par des A8 DEV inox, sans air conditionné. En 1956, la série des B9 RA ex-PLM se divise donc entre les B9myfi 55201 à 43, démunies de l'air pulsé, et les B9myfi 55258 à 82 équipées de l'air pulsé, qui entrent dans la composition du Mistral de 1952 à 1956. En 1969, le marquage UIC reprend cette distinction, avec les 51 87 29 47 121 à 76 (sans AP) et les 51 87 29 40 001 à 25 (avec AP). Dès l'année suivante, on assiste aux premières radiations. En 1973, des voitures sont mutées au Sud-Ouest pour entrer dans la composition de rames de pèlerins, jusqu'au début des années 1980 et la livraison des voitures VU pèlerins. Au Sud-Est, en 1980, il ne reste plus aucune voiture B9 à rivets apparents. ■



M. Leguay

Toutes les voitures OCEM RA sont montées sur des bogies Y 2.



A. La voiture 51 87 18-47 409-2, une ancienne PLM, vue à Limoges en 1979.

FIN DE CARRIÈRE POUR LES A8 OCEM À RIVETS APPARENTS LES SOUVENIRS DE FRANÇOIS ROUGIER

Limoges, 1979, fin du week-end de la Pentecôte. Beaucoup de voyageurs retournent à Paris. La rame voyageurs est considérablement renforcée : le rapide de mi-journée 4406 Toulouse - Paris est complété par quatre autres trains, circulant un peu avant ou un peu après. Tout le monde peut prendre le train, sans réservation. Le yiel management n'est pas encore inventé : le prix du billet reste identique même si on l'achète au guichet 5' avant le départ du train. Certes, ceux qui veulent absolument le régulier (4406) et qui n'ont pas réservé, voyageront peut-être debout, mais la notion de train complet n'existe pas, et tout le monde peut monter. Cela fait maintenant deux ans que le 4406 est équipé de voitures Corail. Ce n'est pas le cas de tous les supplémentaires ! Ils sont formés de voitures qui ne roulent que quelques jours par an, dans ces occasions de grands départs ou grands retours.

La **photo A** montre le 14408. Il arrive de Brive derrière la 9258. Composition : A8 OCEM RA et 7 B10t tous services. L'A8 est une ex-PLM. Après avoir assuré les plus beaux trains du PLM, elle a été modernisée à l'occasion de l'électrification Paris - Lyon (intérieur formica érable, chauffage électrique à air pulsé, entre autres), et a assuré le Mistral jusqu'à l'apparition des DEV inox sur ce train. Elle a continué à rouler dans des rapides et express réguliers au Sud-Est, puis a été affectée aux rames de pèlerins. A cette occasion, elle a reçu un petit chauffage autonome pour chauffer le compartiment de l'accompagnateur. A la date de la photo, elle vient d'abandonner cette mission, les rames pèlerins ayant reçu des A7x et B8 DEV AO, libérées des trains réguliers par la livraison des Corail.

Sur la **photo B**, on voit la rame du 7756. Le 7756 est normalement un train automoteur Périgueux - Limoges donnant la correspondance au 4406. Affluence oblige, il est transformé lors des pointes en rame tractée, les voitures

continuant alors sur Paris. Arrivée derrière une 67400, composée de sept B10t tous services et d'une A8 OCEM RA, la rame est manœuvrée par une 63500, pour être rattachée en queue du 14408. L'A8 est une ex-Midi. La région midi puis réseau Sud-Ouest n'ayant jamais trop cherché à moderniser son matériel, cette voiture est restée pratiquement en état d'origine. On notera simplement le renforcement des parois frontales pour raison de sécurité, le frein modérable au serrage et au desserrage, les boîtes d'essieux à rouleaux, le réchauffage de l'eau des toilettes, une génératrice plus puissante, et le remplacement du tissu des sièges et de la moquette par les références unifiées. C'est tout ! Les deux rames sont raccordées, essai frein terminé, prêtes au départ ! Dans quelques minutes le train s'élancera vers Paris, à distance de bloc du régulier 4406. Derrière la 9258, la composition est maintenant A8 OCEM RA ex-PLM, 14 B10t tous services, A8 OCEM RA ex-Midi. Derrière ce train circulera encore un supplémentaire, assuré avec une UM de trois Z 5300. Confort sans doute limite, mais tout le monde est transporté ! Quant à nos deux A8, elles seront rayées des effectifs l'année suivante. 50 ans de carrière tout de même pour la PLM, un de moins pour la Midi !



B. La voitures 50 87 18-47 363-2, d'origine Midi, à Limoges en 1979.